

新潟県津南町の河岸段丘地域とその周辺における

交通ルートに関する考察

—山梨県上野原市と群馬県沼田市との比較—

中牧 崇

キーワード

河岸段丘地域とその周辺 交通ルート 津南町 上野原市 沼田市

要旨

本研究では、新潟県津南町の河岸段丘地域とその周辺を事例として、信濃川と並行する交通ルートに関する考察を行った。幹線道路ルートは一貫して河岸段丘地域の下をとり、かつ中心市街地を経由している。鉄道ルートは河岸段丘地域の周辺を経由するため、中心市街地からはずれているが、これは発電所の建設資材の運搬を最優先したものであり、鉄道忌避によるものでない。さらに本研究では、同じ河岸段丘地域の山梨県上野原市と群馬県沼田市との比較・考察を行い、筆者なりの問題意識を提示した。

1 はじめに

本研究の目的は、新潟県中魚沼郡津南町¹⁾を事例として、河岸段丘地域とその周辺における交通ルート（幹線道路ルートおよび鉄道ルート）に関する考察を行うことである。津南町における河岸段丘（河成段丘）は、約 43 万年前から信濃川の支流・中津川により形成され、10 段の階段状の地形が存在する²⁾。また、河岸段丘が津南町のシンボルとなっていることは、津南町のホームページでの記載などからも明らかである³⁾。津南町における河岸段丘に関する研究をみると、地理学（とくに地形学）では津南町を含む十日町盆地全体の間で取り上げられてきた（例えば、町田・池田 1969、田中 2000）。なお、地理教育（地理学習）では 2 万 5 千分の 1 地形図を活用した事例が地理の教科書で取り上げられてきた⁴⁾。しかし、いずれも交通ルートに関する内容はみられない。また、津南町における交通ルートに関する研究をみると、地理学（とくに交通地理学）では大島（1991）が路線バスを対象に、また歴史学（とくに交通史学）では瀬古（1984、1993）が鉄道を対象に、いずれも地域社会との関係に着目しながら考察したが、河岸段丘に関する内容はみられない。

そこで本研究では、地理学および地理教育の視点から、2 万 5 千分の 1 地形図を活用しながら、次のように具体的な考察を行う。2(1)では津南町の河岸段丘地域（信濃川の右岸）

における幹線道路ルートに関して、同町の中心市街地を含む集落の分布にも着目しながら取り上げ、また、**2(2)**では津南町の河岸段丘地域の周辺における鉄道ルートに関して、河岸段丘地域をはずれた信濃川の左岸（対岸）にルートが設定されている理由にも着目しながら取り上げるにより、筆者なりの問題意識を提示する。**3(1)・(2)**では**2**から得られた内容をもとに、同じ河岸段丘地域の山梨県上野原市と群馬県沼田市との事例(中牧 2016)と比較・考察を行い、筆者なりの問題意識を提示する。

2 津南町の河岸段丘地域とその周辺における交通ルート

(1) 河岸段丘地域における国道 117 号のルート

本節では、JR 飯山線 (**2(2)**を参照) や信濃川 (長野県では千曲川) と並行する幹線道路の国道 117 号 (一般国道) を取り上げる。長野市と新潟県小千谷市を結ぶ国道 117 号は、1896 (明治 29) 年に開通した県道長野小千谷線 (津南百年史編纂委員会編 1977) が、1953 年 5 月に国道に昇格したものである⁵⁾。なお、近世には北国脇街道 (「北国脇往還」、 「善光寺街道」などとも呼ばれた) が現国道 117 号とおおむね並行し、現津南町の市街地を経由する形で存在した (津南町史編さん委員会編 1985a)。河岸段丘地域で国道 117 号は旧下船渡村の北部を、段丘の低所にあたる大割野 I 面、正面面、貝坂面の順に南西方向から北東方向 (十日町市、小千谷市の方向) へすすむ⁶⁾。いずれの面は国道 117 号のルートを中心におおむね平坦であるが、異なる面へ移動する場合、段丘崖の部分で高低差が生じる。

大割野 I 面は信濃川の支流・中津川の右岸 (北) に位置する。2014 年調整の 2 万 5 千分の 1 地形図「大割野」(図 1) をみると、この面での国道 117 号のルートは大割野郵便局付近の緩やかな左へのカーブを除くと、直線になっている。その標高は国道 117 号の範囲に限定すると 230~240m 台である。また、津南町役場のすぐ北の水準点は標高 242.1m を表している。しかし、中津川の左岸の交差点の標高は 230m 台であることから、交差点から中津川橋を経由して、崖をのぼって河岸段丘地域へ入ったという実感に乏しいといえる。大割野 I 面では国道 117 号と国道 405 号 (一般国道) の交差点に面したところを中心に、小規模ながら市街地が形成されている。地図記号で示されている市街地の主な施設では、津南町役場、町立津南病院、大割野郵便局、国土交通省湯沢砂防事務所中津川出張所 (地図記号では「官公署」)、新潟県立津南中等教育学校 (地図記号では「高等学校」) が立地している。また、地図記号で示されていない市街地の主な施設では、津南町公民館 (図書館併設)、津南町商工会、津南町農業協同組合 (JA 津南町) 本店、北越銀行津南支店、塩沢信用金庫津南支店が立地している (写真 1)。したがって、大割野 I 面の市街地は津南町における中心地であることがわかる。しかし、中心市街地の規模は近隣の十日町市のほうが大きく、買物では十日町市へ依存する町民も目立つ (大割野風土誌編集委員会 1996)。なお、国道 405 号を左折して北西方向 (JR 飯山線の津南駅の方向) へすすみ、右へカーブすると下り坂に入る。これは河岸段丘地域から出ることを意味する。

十日町警察署津南交番の前を過ぎると、正面面へ段丘崖を上っていく。現国道 117 号は

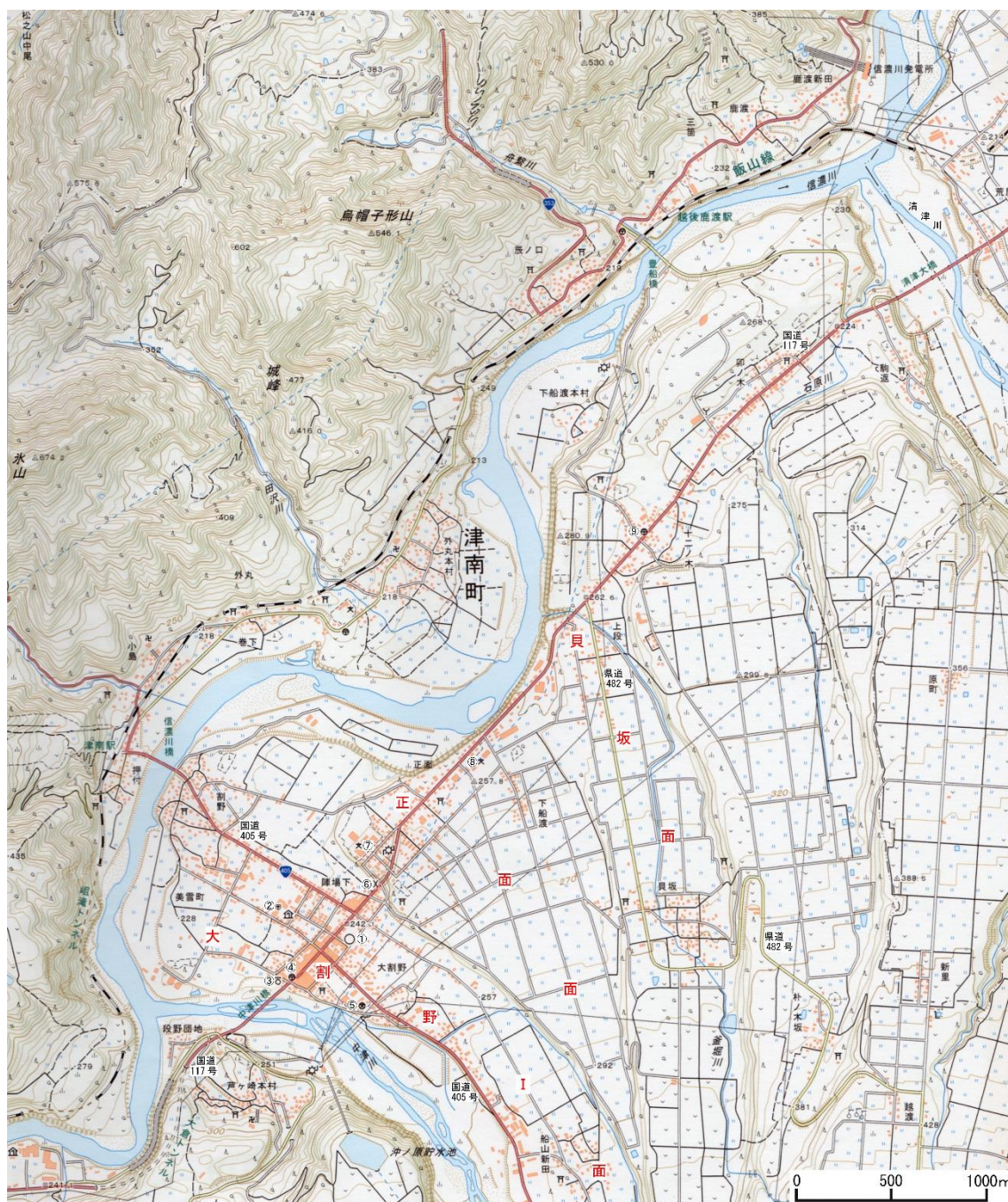


図1 新潟県津南町の一部（河岸段丘地域とその周辺を中心に）

（国土地理院2万5千分の1地形「大割野」[2014年調整、縮小]の一部に加筆）

注) ①町役場、②町立津南病院、③国土交通省湯沢砂防事務所中津川出張所、④大割野郵便局、⑤県立津南中等教育学校、⑥十日町警察署津南交番、⑦町立津南中学校、⑧町立津南小学校、⑨下船渡郵便局

左へカーブしながら、切通しのなかをすすむが、1970年代までの旧国道117号（以下、旧道）は津南交番を左へ直角に折れてから、さらに右へ直角に折れて町立津南中学校の正門



写真1 大割野 I 面における中心市街地 (2016 年 8 月撮影)

国道 117 号が小千谷市へ向かって伸びる。

まで段丘崖を上っていた。現国道 117 号のルートと比較すると、旧道のルートはやや急勾配であるだけでなく、道幅が狭いため、車両のすれ違いが困難であった。さらに、通過車両の増加により、沿道の住民や登下校の津南中学校の生徒などの歩行者に危険を与える心配も大きかったと考えられる。

国道 117 号は正面面に入るとすぐ旧道と合流する。正面面での国道 117 号のルートは、貝坂面へすすむ左へのカーブを除くと、直線になっている。その標高は国道 117 号の範囲に限定すると 250m 台であるが、前述の左へのカーブの手前は 240m 台である。正面面では大割野 I 面のような市街地が形成されていないが、国道沿いを中心に集落と商業施設などが点在する。町立津南小学校（すぐ南の三角点は標高 257.8m を表している）の前をちょうど過ぎたときに、信濃川が蛇行しながら国道 117 号に大きく近づいてくる。ここでは国道 117 号から信濃川を見下ろすようになる。その高低差は国道 117 号と信濃川の間にある 2 つの計曲線（標高 200m および 250m）から、少なくとも 50m 以上あることがわかる。2 つの計曲線を含む等高線は切り立った崖（地図記号では「岩がけ」）を示している。この崖は左岸を走る JR 飯山線の車窓（津南～越後鹿渡間）から確認しやすい（写真 2）。

国道 117 号は左へカーブしてから、貝坂面へ段丘崖を上っていく。信濃川から離れるように右へカーブすると貝坂面に入る。国道 117 号での貝坂面は、県道 482 号（秋成下船渡線）との三差路と下船渡郵便局のほぼ中間までであり、その標高は 260m 台である。なお、三差路の水準点は標高 262.6m を表している。貝坂面では正面面と同様、大割野 I 面のような市街地が形成されていない。国道沿いを中心に集落が点在するが、正面面と比較するとまばらである。



写真2 JR 飯山線の車窓から見える切り立った崖（2016 年 8 月撮影）

写真の中央、崖の上（正面面）にある大きな建物は津南小学校の体育館である。

以上のように、河岸段丘地域における国道 117 号のルートを見ると、段丘面ではおおむね平坦で直線である。これは、1911（明治 44）年測図の 2 万 5 千分の 1 地形図「大割野」に示された県道長野小千谷線のルートの大半と同じである。1910（明治 43）年 5 月に大割野（現津南町の中心市街地）～十日町（現十日町市の中心市街地）間で乗合馬車が、1919（大正 8）年 8 月に路線バスが大割野～岩沢（現小千谷市の一部）間で運行を開始した（大島 1991）が、モータリゼーションの進展はそれから半世紀後である。地形的制約のない段丘面の区間とはいえ、県道長野小千谷線が直線ルートを指向していたことは、その後の国道 117 号を自動車が円滑に行き交う光景から興味深いものを感じる⁷⁾。

（2）河岸段丘地域の周辺における JR 飯山線のルート

本節で取り上げる JR 飯山線は、豊野（長野市）～越後川口（新潟県長岡市）間を結ぶ地方鉄道（ローカル線）である。豊野～十日町間（飯山、津南経由）は飯山鉄道として 1929（昭和 4）年 9 月までに、越後川口～十日町間は国鉄十日町線として 1927（昭和 2）年 11 月までにそれぞれ開通した区間である。飯山鉄道は 1917（大正 6）年 5 月に免許がおりたが、資金不足の問題を解消できずにいた。それに着目した信越電力（東京電力の前身のひとつ）は、電源開発による水力発電所を建設するための資材の運搬ルートとして、飯山鉄道に出資協力を行った。その結果、鉄道建設と電源開発がリンクしていった。これは現津南町の区間においても同じであった。すなわち、1927（昭和 2）年 8 月には森宮野原～越後外丸（現津南）間が、同年 11 月には越後外丸～越後田沢間がそれぞれ開通したが、それらは信濃川発電所の建設によるものであった。信濃川発電所は 1923（大正 12）年 9 月の開

東大震災に端を発する電力需要の急減などにより建設が延期となったが、1936（昭和 11）年 9 月に東京電燈（信越電力は東京発電を経て、1931〔昭和 6〕年 4 月に東京電燈に合併）により、ようやく建設がはじまった。越後鹿渡駅（越後外丸～越後田沢間にある駅）から建設現場まで工事専用線を敷設したことにより、資材の運搬は鉄道が担うことになった。1940（昭和 15）年に発電所は完成したが、役目を終えた専用線は直ちに撤去された⁸⁾。

図 1 には JR 飯山線（飯山鉄道は国鉄飯山線を経て、1987 年 4 月から JR に）のうち、1927 年 8 月・11 月に開通したルートの一部（主に旧上郷村の南東部）が示されている。JR 飯山線は南西方向から北東方向へすすむ。信濃川を渡るまで、標高は 240m 台から 200m 台へ少しずつ下がっていくが、河岸段丘地域の周辺にもあたる東頸城丘陵の東端をかすめながら通るため、いったん上り勾配になってから、再び下り勾配に戻る区間もある。また、車窓から河岸段丘地域を確認することができる（写真 2）。このルートは最急勾配が 1000 分の 20‰であるが、左へ右へカーブ（主に半径 250～400m）が小刻みに続くため、直線区間が少ない（宮脇・原田編 1986）。さらに、東頸城丘陵の下を 6 つのトンネルで通る。その途中にある津南駅（標高 210m、写真 3）は、1968 年 10 月に津南町の玄関口をアピールするため、駅名を越後外丸から改称したが、駅周辺に市街地が形成されていない。駅から津南町の中心市街地まで国道 405 号を経由すると、30m 程度の高低差がある。これは、信濃川橋のすぐ右岸にある切り立った崖の高さが 20m 程度であることが大きく影響している。そのため、国道 405 号は切通しのなかをすすみながら河岸段丘地域へ入っていく。

JR 飯山線が津南町の中心市街地を含む河岸段丘地域を経由していないのは、前身の飯山鉄道が信濃川発電所の建設にあたり、信濃川を渡ることなく、資材の運搬ルートを確保することを最優先したためである。したがって、河岸段丘地域の住民による鉄道忌避でない



写真 3 信濃川橋から JR 津南駅を見る（2016 年 8 月撮影）

写真の中央、奥の 2 階建ての建物が津南駅（温泉施設併設）である。

といえる⁹⁾。仮に河岸段丘地域を経由した場合、信濃川の左岸にある東頸城丘陵を避けて、図1の南西端（対岸には老人ホームが立地）から信濃川を渡り、国道117号と並行するルートをとるのが、急勾配・急曲線を避けるうえで自然であるようにみえる。しかし、このルートは河岸段丘地域に入る手前で中津川を、河岸段丘地域を過ぎてから清津川を渡らなければならない。その結果、架橋が3つ必要になる¹⁰⁾。さらに、信濃川発電所への工事専用線の敷設を考えると、河岸段丘地域からの専用線の分岐では、信濃川に鉄橋を敷設しなければならないうえ、信濃川を渡ってから建設現場への下り勾配が急すぎてしまう。また、信濃川を渡らずに、図1の南西端からの専用線の分岐（津南駅、越後鹿渡駅を経由する現在のJR飯山線のルートと全く同じ）では、6つのトンネルを含み、敷設区間が長すぎてしまう。信濃川発電所の建設を最優先に考えると、飯山鉄道が定めたルートは、トンネルを建設する手間を差し引いても、越後鹿渡～越後田沢間で信濃川を1回渡るだけで済むほか、越後鹿渡駅からの専用線の敷設区間が短くなり、理にかなっていたといえる。

飯山鉄道は1944（昭和19）年6月に国有化され、国鉄十日町線をあわせて国鉄飯山線になった。国鉄時代には長野～長岡間に急行「野沢」号が運行され、津南駅にも停車していたが、1986年11月に廃止された。その結果、国鉄（→JR）飯山線は定期運行が普通列車だけになり、沿線住民の生活交通としての性格がより強くなったが、観光鉄道として活用される動きもみられる。それは、JR北陸新幹線の延伸（2015年3月に長野～金沢間が開業）で新幹線に飯山駅が設置されたことにより、拍車がかかった感がある。2015年4月には長野～十日町間に「おいこっと」号が土休日の不定期であるが、運行が開始された¹¹⁾。さらに、2016年11月19日・20日には飯山～長岡間「SL飯山ロマン号」が運行された¹²⁾。いずれも停車駅のなかに津南駅が含まれる。JR飯山線が津南町を含む沿線の交流人口の増加に貢献することを期待したい。

3 山梨県上野原市と群馬県沼田市との比較・考察

（1）幹線道路ルートでの比較・考察¹³⁾

津南町の場合、国道117号は河岸段丘地域の下を、そこに形成されている中心市街地を経由するようなルートをとっている。中津川橋を渡って河岸段丘地域へ入るときの高低差が小さいことや、段丘面（大割野Ⅰ面、正面面、貝坂面）が平坦で、異なる段丘面へ移動するときの高低差が小さいこと（切り通しを設けて、勾配を抑えたこともあるが）から、崖をのぼって河岸段丘地域へ入るようなイメージがつかみにくいといえる。津南町の河岸段丘を認識せずに国道117号を自動車で移動した人は、「起伏が小さく、走りやすい道」の印象をもつと思われる。

津南町と異なり、上野原市の場合、国道20号は河岸段丘地域の下から上へ移動し、そこに形成されている中心市街地を経由してから、再び河岸段丘地域の下へ戻るルートをとっている。国道20号は段丘崖をのぼりおりして、高低差50m以上のルートを移動するため、上野原市の河岸段丘を認識しているか、いないかに関係なく、自動車でも移動しても起伏の

大きさは実感しやすいといえる。それは、中心市街地から県道 35 号・520 号を経由して河岸段丘地域の下に位置する JR 上野原駅（中央本線）へ移動するときも同様である。また、沼田市の場合、国道 17 号・291 号は河岸段丘地域の下を経由しているが、津南町と異なり、中心市街地は河岸段丘地域の上に形成されている。したがって、中心市街地へ移動する場合、国道 120 号を経由して段丘崖をのぼり、高低差 80m 以上のルートを経由しなければならない。これだけの高低差があれば、沼田市の河岸段丘を知っているか、いないかに関係なく、自動車でも移動しても起伏の大きさは実感しやすいといえる。それは、中心市街地から国道 120 号、県道 274 号を経由して河岸段丘地域の下に位置する沼田駅（JR 上越線）へ移動するときも同様である。

津南町、上野原市、沼田市とも、幹線道路である国道のルートは近世の街道のルートとおおむね並行している（上野原市では中心市街地で両ルートが重なる）。これに段丘崖に象徴される高低差、中心市街地の位置（段丘の上か下か）と関連づけるだけで、国道のルートの特色が明確になるといえる。

（2）鉄道ルートでの比較・考察

津南町の場合、JR 飯山線は中心市街地が形成されている河岸段丘地域でなく、信濃川の左岸（対岸）にルートをとっている。JR 飯山線が河岸段丘地域を経由していないのは、前身の飯山鉄道が信濃川発電所の建設にあたり、資材の運搬ルートの確保を最優先したためである。すなわち、飯山鉄道は最大株主の信越電力の意向に大きく影響していた。電力開発のために敷設された民間の鉄道が国鉄を経て、現在 JR の一路線として営業していることは全国的にも珍しい。ルート上の津南駅は、1968 年 10 月に津南町の玄関口をアピールするため、駅名を越後外丸から改称した。しかし、津南町を訪れるにあたり、飯山線を利用した人のなかには、津南駅の周辺に市街地が形成されていないこととあわせて、駅が中心市街地から離れていることを不思議に思うかもしれない。

津南町と異なり、上野原市と沼田市の場合、鉄道ルートは河岸段丘地域の下をとっているが、中心市街地は河岸段丘地域の上に形成されていることで共通する。鉄道ルートが中心市街地を経由していないのは、1900 年代に開通した中央本線の現上野原市の区間と、1920 年代に開通した上越線の現沼田市の区間が、いずれも大量輸送・高速走行の幹線鉄道の一部として建設されたことによる。幹線鉄道が中心市街地を経由するため、段丘崖をのぼりおりするには、急勾配のルートになってしまうからである。長大かつ高い鉄橋、長大トンネルの建設が当たり前になっている現在のように土木技術が発達していれば、幹線鉄道が急勾配をある程度抑えて河岸段丘地域の上にルートをとることも可能であったが、1900 年および 1920 年代に河岸段丘地域の下のルートで開通したことは、土木技術が未発達な当時としてはやむを得なかったといえる。

津南町、上野原市、沼田市とも、鉄道ルートは中心市街地が形成されている河岸段丘地域よりも低所を選択しているが、これは鉄道忌避によるものでなく、最大株主の電力会社

の意向が最優先されたこと（津南町）や地形の高低差が大きすぎたこと（上野原市、沼田市）による。地域住民は中心市街地を経由する鉄道ルートを望んでいたが、それがかなわなかったと考えるのが妥当であろう。

4 おわりに

本研究では、新潟県中魚沼郡津南町を事例として、河岸段丘地域とその周辺における交通ルートとして、国道 117 号と JR 飯山線のルートに関する考察を行ってきたが、同じ河岸段丘地域の山梨県上野原市と群馬県沼田市との比較・考察も行ってきた。

津南町における国道 117 号のルートは、上野原市における国道 20 号、沼田市における国道 17 号・291 号のルートと異なり、一貫して河岸段丘地域の下をとり、かつ中心市街地を経由している。また、津南町における JR 飯山線のルートは、上野原市における JR 中央本線、沼田市における JR 上越線のルートと異なり、河岸段丘地域の周辺を経由している。幹線道路と鉄道のルートは、地形の起伏、集落の分布、敷設をめぐる地域の動向などにより、さまざまな地域的特色を有しているといえる。

今後の課題として、①津南町、上野原市、沼田市と異なった事例—たとえば、河岸段丘地域の上に鉄道が通っている事例—を取り上げること、②河岸段丘地域を中心とした交通体系の実態と課題について、公共交通に着目しながら取り上げること、が挙げられる。①の場合、2 万 5 千分の 1 地形図を活用した事例研究を重ねることにより、類型化がしやすくなる。その結果、各河岸段丘地域における交通路に関する地域的特徴がより明確になってくると考える。②の場合、高齢化社会がさらにすすむなかで、自動車の運転免許非保有者（免許返上者を含む）のモビリティの確保が重要になっている。とくに、河岸段丘地域のように高低差の大きい地域では、切実な問題であると考ええる。

注

- 1) 津南町は 1955 年 1 月に外丸・上郷・芦ヶ崎・秋成・中深見・下船渡の 6 村の合併により誕生した。
- 2) 苗場山麓ジオパークのホームページの「河岸段丘」<http://naeba-geo.jpn.org/kagandankyu> による。
- 3) 津南町役場のホームページの「津南町観光情報 つなんめぐり」の「河岸段丘」<http://www.town.tsunan.niigata.jp/ite/kanko/kagandankyu.html> で文章の冒頭には「長い年月をかけて形成された自然の芸術「河岸段丘」は私たち津南町のシンボルとなっています。」の記載がある。また、津南町の玄関口となる JR 飯山線の津南駅の駅名標全体には河岸段丘の風景写真が使用されている。
- 4) 帝国書院発行の高等学校の地理教科書（2012 年 3 月検定済）の場合、『新詳地理 B』では「世界の地形」の「技能をみがく～本書で扱う地理的技能～」で「大割野」（2006 年更新、図名の「大割野」は津南町の地名）を用いながら、津南町の市街地を含む河岸段

丘の一部が取り上げられた（片平ほか 2013）。

- 5)新潟県のホームページの「【十日町】地域整備部のあゆみ」http://www.pref.niigata.lg.jp/tokamachi_seibi/1198515651957.htm による。
- 6)渡辺ほか(1999)の段丘分布図(2万5千分の1地形図「大割野」)に重ね合わせたものを参考にした。なお、段丘面名は津南町の地名に由来する。
- 7)国道117号は津南町、同町と隣接する信濃川流域の十日町市・長野県下水内郡栄村の住民の移動だけでなく、長野市方面から小千谷市方面（または小千谷市方面から長野市方面）への通過交通としての利用も多い（津南町役場での聞き取り調査による）。なお、大割野Ⅰ面、正面面、貝坂面からはずれるが、1996年8月に津南町と中魚沼郡中里村（現十日町市の一部）の境を流れる信濃川の支流・清津川に清津大橋（全長503m）が開通したこと（注5）、「川の流れを調べる地図」のホームページの「清津大橋（新潟県中魚沼郡津南町）」<http://river.longseller.org/br/2571.html> による）や、2011年10月に中津川の左岸（南）の旧芦ヶ崎村で大倉トンネル（全長885m）が開通したこと（2011年9月30日付「津南新聞」による）は、国道117号の部分的な付け替えであり、自動車が円滑に行き交ううえでの好条件になっている。
- 8)この段落の記述は、日本国有鉄道(1973)、瀬古(1984)、津南町史編さん委員会編(1985b)によるところが大きい。
- 9)1923年の9月の関東大震災による影響は、信濃川発電所の建設工事の延期だけでなく、同発電所の建設とリンクする飯山鉄道の津南、十日町方面への建設工事の中止という噂の発生となった。この噂を受けて、河岸段丘地域（旧下船渡村）の住民たちは、飯山鉄道を自分たちの地域に経由させる運動を起こした（1923〔大正12〕年11月30日付「十日町新聞」の「飯鉄線を河東に移さんと河東有志奮然蹶起す」による〔原文は旧字体、「河東」とは信濃川の東岸をさす〕）。しかし、当時の飯山鉄道の株は7割以上が信越電力の保有であったことから、飯山鉄道は住民たちの運動を全く顧みなかった（津南町史編さん委員会編1985b）。なお、この運動から31年前の1892（明治25）年8月には、旧上郷村でも鉄道忌避でない出来事があった。すなわち、同年6月施行の鉄道敷設法に基づき、国の測量隊が豊野～長岡間（現JR飯山線・上越線などのルートとおおむね並行する）の建設案を検討するため、同村に入ったときに、住民は測量隊に対して協力的な姿勢をとっていた（瀬古1993）。
- 10)中津川を渡る手前（南西方向）は平坦地がきわめて少ないため、明治期の県道長野小千谷線は、トンネルを避けて信濃川沿いの崖の上を通っていた。仮に、飯山鉄道が河岸段丘地域を経由した場合、県道のすぐ東に並行する形でトンネルを建設しなければならない。
- 11)2015年4月5日付「信濃毎日新聞」の「飯山線の新観光列車「おいこつと」運行開始」による。なお、「おいこつと」の由来を含む詳しい案内は、JR東日本長野支社のホームページの「飯山線観光列車 おいこつと」<https://www.jreast.co.jp/nagano/oykot/>を参照。

12) 蒸気機関車が旧型客車3両を牽引して運行された。2016年11月17日付「新潟日報」の「SL 沿線活性化の期待高まる 長岡―飯山 19、20日運行」による。

13) 津南町には高速道路が通っていないため、一般国道で比較・考察した。

文献

大島登志彦（1991）：津南町・十日町市周辺のバス事業の発達、大島登志彦『バス交通の地域的研究』、群馬工業高等専門学校。

大割野風土誌編集委員会（1996）：『大割野風土誌』、大割野老裕会。

片平博文・矢ヶ崎典隆・内藤正典・戸井田克己・友澤和夫・永田淳嗣・須貝俊彦・丸川知雄・木村圭司（2013）：『新詳地理B』、帝国書院。

瀬古龍雄（1984）：電源開発と飯山鉄道、津南町史編集委員会編『津南町史編集資料 第19集 津南郷と電源開発』、津南町史編集室。

瀬古龍雄（1993）：鉄道忌避伝説と地域社会―新潟県における実態―、鉄道史学、第12号、pp.17-25。

田中真弓（2000）：信濃川中流域、十日町盆地における河成段丘の変位からみた活褶曲と活断層の関係、第四紀研究、第39巻、pp.411-426。

津南町史編さん委員会編（1985a）：『津南町史 通史編 上巻』、津南町。

津南町史編さん委員会編（1985b）：『津南町史 通史編 下巻』、津南町。

津南百年史編纂委員会編（1977）：『津南百年史』、津南町。

中牧 崇（2016）：河岸段丘地域における鉄道ルート・駅に関する考察―山梨県上野原市と群馬県沼田市を事例として―、共愛学園前橋国際大学論集、第16号、pp.69-85。

日本国有鉄道（1973）：『日本国有鉄道百年史 第11巻』、日本国有鉄道。

町田 貞・池田 宏（1969）：信濃川中流域における段丘面の変位、地理学概論、第42巻第10号、pp.623-631。

宮脇俊三・原田勝正編（1986）：『日本鉄道名所5 中央線 信越線 上越線』、小学館。

渡辺秀男・卜部厚志・荒川勝利（1999）：新潟県津南町地域の貝坂段丘堆積物中の広域火山灰、地球科学、第53巻、pp.420-433。